

SKRIPSI

**TINJAUAN KRIMINOLOGIS TERHADAP PELANGGARAN
LALU LINTAS DI KABUPATEN MAJENE
(Studi Kasus Tahun 2010-2014)**



**OLEH
AHMAD AKBAR
B 111 11 055**

**BAGIAN HUKUM PIDANA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2015**

HALAMAN JUDUL

**TINJAUAN KRIMINOLOGIS TERHADAP PELANGGARAN
LALU LINTAS DI KABUPATEN MAJENE
(Studi Kasus Tahun 2010-2014)**

**OLEH
AHMAD AKBAR
B 111 11 055**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai tugas akhir dalam rangka penyelesaian
studi sarjana dalam Program Kekhususan Hukum Pidana
Program Studi Ilmu Hukum**

Pada

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2015

PENGESAHAN SKRIPSI

TINJAUAN KRIMINOLOGIS TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS DI KABUPATEN MAJENE

(Studi Kasus Tahun 2010-2014)

Disusun dan diajukan oleh

**AHMAD AKBAR
B11111055**

Telah Dipertahankan di Hadapan Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk
dalam Rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana
Bagian Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada Hari Senin, 25 Mei 2015
Dan Dinyatakan Diterima


Panitia Ujian

Ketua



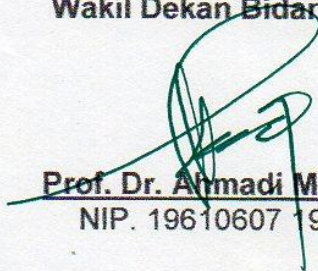
Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H., M.H.
NIP.19631024 198903 1 002

Sekretaris



Dr. Amir Ilyas, S.H., M.H.
NIP.19800710 200604 1 001

**An. Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik,**



Prof. Dr. Ahmadi Miru, S.H., M.H.
NIP. 19610607 198601 1 003

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Dengan ini menerangkan bahwa skripsi dari:

Nama : Ahmad Akbar

No. Pokok : B111 11 055

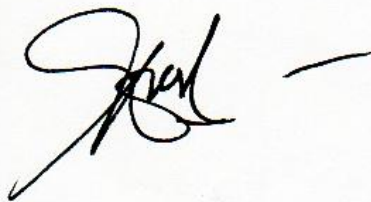
Bagian : Hukum Pidana

Judul Proposal : *Tinjauan Kriminologis Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Majene (Studi Kasus 2010-2014)*

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian skripsi.

Makassar, April 2015

PEMBIMBING I



Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H.,M.H.
NIP. 19620105 198601 1 001

PEMBIMBING II



Dr. Amir Ilyas, S.H.,M.H.
NIP. 19660827 199203 2 002

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : **AHMAD AKBAR**
No. Pokok : B111 11 055
Bagian : Hukum Pidana
Judul Skripsi : Tinjauan Kriminologis terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Majene

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Mei 2015

a.n. Dekan
Pembantu Dekan I


Prof. Dr. Ahmad Murni, S.H., M.H.
NIP. 196106071986011003

ABSTRAK

Ahmad Akbar (B111 11 055). “Tinjauan Kriminologis Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Di Kabupaten Majene (Studi Kasus Tahun 2010-2014)”. Dibimbing oleh Bapak Syamsuddin Muchtar sebagai Pembimbing I dan Bapak Amir Ilyas sebagai Pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene serta untuk mengetahui upaya yang dilakukan dalam mencegah dan menanggulangi pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene.

Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Majene dengan melakukan wawancara langsung dengan pihak Satlantas Polres Kabupaten Majene dan beberapa pelanggar lalu lintas dan mengambil beberapa data terkait penelitian yang penulis teliti di Kantor Polrestabes Majene sebagai dasar acuan dalam menjawab pertanyaan yang timbul. Penulis juga melakukan studi dokumen dengan cara membaca dan menelaah serta mengumpulkan informasi dari buku-buku, literature, undang-undang, serta aturan-aturan penunjang lainnya yang memiliki keterkaitan dengan masalah yang dibahas dalam skripsi ini.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) Pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Majene disebabkan oleh beberapa faktor yaitu faktor ketidakdisiplinan, faktor ketidaktahuan/ketidapkahaman, faktor kealpaan/lupa, faktor kelalaian, dan yang terakhir adalah faktor kesadaran masyarakat masih kurang, (2) Upaya-upaya yang dilakukan Satlantas Polres Majene dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene adalah pencegahan (Preventif), yaitu dengan mengadakan penyuluhan dan sosialisasi tentang berlalu lintas, sosialisasi yang dilakukan melalui radio setempat, melakukan safari ramadhan dibulan puasa, melaksanakan operasi rutin, pemasangan spanduk dan pamphlet. Sedangkan upaya penindakan (Represif) yaitu dengan penindakan teguran dan penindakan tilang melalui operasi sweeping yang dilakukan secara rutin yaitu tiga kali sebulan.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirrabbi Alamin, segala puji bagi Allah SWT, Tuhan semesta alam atas segala limpahan rahmat, hidayah dan karunia yang senantiasa dicurahkan kepada penulis sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini sebagai salah satu syarat tugas akhir pada jenjang studi Strata Satu (S1) di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Salam dan shalawat kepada Baginda Rasulullah Muhammad S.A.W yang selalu menjadi contoh panutan yang baik dalam segala tingkah dan perbuatan yang kita lakukan sehingga dapat bernilai ibadah di sisi Allah SWT. Semoga semua hal yang penulis lakukan berkaitan dengan penyelesaian skripsi ini dapat bernilai ibadah di sisi-Nya. Aamiin.

Penyelesaian skripsi ini telah dilakukan dengan segenap kemampuan yang telah penulis curahkan didalamnya. Namun demikian, maksimalnya usaha dan doa penulis, penulis pun menyadari bahwa penulisan skripsi ini memiliki nilai yang tidak semua orang dapat menilai baik karena sesungguhnya kesempurnaan itu hanya milik Allah SWT. Oleh karena itu, segala bentuk saran dan kritik yang membangun sangat penulis harapkan agar kedepannya dapat membuahkan tulisan yang lebih baik. Aamiin.

Pada kesempatan kali ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih atas kasih sayang yang tidak terhingga kepada kedua orang tua penulis,

kepada ayah Naharuddin, S.E dan Jusmiati, S.P.d yang tiada henti-hentinya mendukung, memotivasi serta mendoakan penulis selama ini. Semoga kedepannya penulis dapat membalas keringat dan kerja keras yang telah kedua orang tua penulis lakukan demi mewujudkan keinginan penulis.

Penulis sepenuhnya menyadari bahwa dalam proses tugas akhir ini, banyak sekali pihak yang membantu penulis hingga skripsi ini dapat diselesaikan. Untuk itu, maka penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ibu Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu, MA. selaku Rektor Universitas Hasanuddin dan Wakil Rektor, staf serta jajarannya.
2. Ibu Prof. Dr. A. Farida Patittingi, S.H., M.Hum selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Bapak Prof. Dr. Ahmadi Miru, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Bapak Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin dan Bapak Dr. Hamzah Halim, S.H., MH.
3. Ketua Bagian dan Sekertaris Bagian Hukum Pidana beserta seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah membimbing dan mengarahkan penulis selama menjalani proses perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin hingga penulis dapat menyelesaikan studinya.

4. Bapak Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H., M.H. selaku Pembimbing I dan Ibu Dr. Amir Ilyas, S.H., M.H. selaku Pembimbing II, terima kasih atas segala kesabaran, petunjuk, saran, bimbingan dan waktu yang diluangkan untuk penulis.
5. Bapak Prof Dr. Muhadar S.H., M.S., Bapak Prof Dr. Andi Sofyan, S.H., M.H. serta Ibu Hj. Haeranah, S.H., M.H. selaku dewan penguji yang telah memberikan masukan dan saran-sarannya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini.
6. Dosen-dosen pengajar Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah banyak memberikan ilmu yang sangat berharga bagi Penulis.
7. Kapolres Kabupaten Majene dan stafnya yang telah memberikan izin dan bantuan kepada Penulis dalam penelitian
8. Ketua Pengadilan Negeri Majene dan stafnya yang telah memberikan izin dan bantuan kepada Penulis dalam penelitian.
9. Terima kasih Aviatty Maulida Dwi Putri Rusly atas segala canda tawa, bantuan, kasih sayang, dukungan dan semangat yang diberikan kepada Penulis dan terima kasih atas kebersamaan kita selama ini.
10. Gustia, S.H., Rifka Juliani, S.H., I Gde Liananda Niputra, Muhammad Azwardin Marzuki, Ahmad Fadhullah, Muhammad Azhar Pratama, Muh. Al Qadh, Zulfikram Nur, Surya Eka P Nento, Hari Sudiono, Resha Tenribali Siregar, Septian Nugraha, Andi Baso Ardiansyah, Dimas Fachrul Alamsyah, Rizaldy malik, Hasanuddin Ismail, Andi Batari Anindita, Andi Nur Oktaria, Kakanda Indra Risandy, S.H, Firmansyah

Pradana, S.H, Marie Muhammad, S.H, Sadly Irianto PP, S.H, Wandy Setiawan, Dimas Tegar, S.H, Ilham Utama, S.H, Al Furqan, Suwahyu Pakanna, terima kasih atas segala canda tawa, bantuan, dan semangat yang diberikan kepada penulis.

11. Keluarga besar Korner Family Center dan teman-teman lainnya yang tidak bisa disebutkan namanya.

12. Terima kasih juga kepada Teman KKN Gelombang 87 Kecamatan Ulaweng Kabupaten Bone Akbar, Al Gazali, Ahmad Sukarji, Zulkaidah, Nurjannah dan Yusrati Winda selama kebersamaannya di lokasi KKN.

Dan akhirnya Penulis hanya bisa mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas bantuan dan sumbangsi yang telah kalian berikan. Semoga Allah SWT membalas budi baik kalian.

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Persetujuan Pembimbing	ii
Abstrak	iv
Kata Pengantar	v
Daftar Isi	ix
Daftar Tabel	xi
Daftar Grafik	xii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penulisan	5
D. Kegunaan Penelitian	6

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Kriminologi	8
1. Pengertian Kriminologi	8
2. Kriminologi Bersifat Interdisipliner	9
3. Pembagian Kriminologi	10
B. Pelanggaran Lalu Lintas	12
1. Pengertian Pelanggaran.....	12
2. Pengertian Lalu Lintas.....	13
3. Pelanggaran Lalu Lintas.....	14
4. Jenis-jenis Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	17
C. Faktor-faktor Penyebab Kejahatan	26
1. Perspektif Biologis	26

2. Perspektif Psikologis	31
3. Perspektif Sosiologis	33
4. Perspektif Lain	36
D. Upaya Penanggulangan Kejahatan	41
1. Pre-Emtif	41
2. Preventif	42
3. Represif	42
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Lokasi Penelitian	43
B. Jenis dan Sumber Data	43
C. Teknik Pengumpulan Data	44
D. Analisis Data	45
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Data Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Majene ..	46
B. Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Majene	52
C. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Majene	55
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	59
B. Saran	59
Daftar Pustaka	

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1.	Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2010-2014	46
Tabel 4.2.	Profesi pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2010-2014	48
Tabel 4.3.	Jenis Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2010-2014	49
Tabel 4.4.	Jenis Kendaraan yang Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2010-2014	51

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4.1. Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Majene	47
---	----

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi dewasa ini, menambah pesatnya jumlah produksi kendaraan. Hal ini disebabkan karena adanya faktor kebutuhan manusia yang semakin kompleks, khususnya kebutuhan sekunder. Oleh karena itu, sering terlihat dan terdengar di koran, televisi, radio, atau media massa lainnya. Pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan timbulnya korban jiwa dan harta benda merupakan suatu kejadian yang sangat tragis dan merupakan akibat dari kurangnya kesadaran hukum di masyarakat dalam berlalu lintas dan keteledoran para masyarakat pemakai jalan yang terkadang tidak memperhitungkan aspek-aspek yang dapat menjadi penyebab pelanggaran lalu lintas.

Ketidakseimbangan antara daya tampung jalan dengan peningkatan kendaraan, baik kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat dan angkutan jalan lainnya yang ada di jalan raya, membawa akibat peningkatan pelanggaran yang berdampak negatif bagi masyarakat. Untuk mencegah pelanggaran lalu lintas semakin meningkat, maka diperlukan adanya kaidah hukum yang merupakan pengamanan agar mencapai ketertiban lalu lintas.

Kaidah hukum adalah salah satu kaidah yang diperlukan untuk mengantisipasi permasalahan hukum¹, termasuk hukum yang mengatur masalah lalu lintas jalan. Dalam suasana kemajuan teknik seperti sekarang ini peranan lalu lintas mempunyai arti yang sangat penting. Hal ini bukan saja penting bagi kemajuan teknik semata-mata, tetapi erat hubungannya dengan umat manusia. Di zaman era globalisasi ini dapat dibayangkan suatu kehidupan tanpa perhubungan lalu lintas. Dalam rangka mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis global yang membutuhkan ketangguhan bangsa untuk berkompetisi dalam persaingan global serta untuk memenuhi tuntutan paradigma baru yang mendambakan pelayanan pemerintah yang lebih baik, tertib, dan transparan, maka dirumuskan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya UU LLAJ) yang memuat berbagai terobosan yang *visioner* dan perubahan yang cukup signifikan sebagai pengganti Undang-undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang berlaku efektif pada bulan Januari 2010 setelah disahkan oleh Dewan Perwakilan Rakyat. Undang-undang ini dikeluarkan atas dasar semangat bahwa penyelenggaraan lalu lintas yang bersifat lintas sektor harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (*stakeholders*) lainnya, guna mengantisipasi permasalahan yang sangat kompleks.

¹ Soerjono Soekanto, 1980, *Pokok-pokok Sosiologi Hukum*, Jakarta: PT Rajagrafindo, hlm. 2.

1. Permasalahan lalu lintas di kota kecil

Lalu lintas di kota kecil tidak memiliki masalah sekompleks di kota besar. Masyarakat yang cenderung homogen dan jumlah penduduk yang sedikit membuat suasana lalu lintas di daerah cenderung terlihat lebih manusiawi dibandingkan di kota besar. Masyarakat tidak akan menemukan kemacetan panjang yang memakan waktu berjam-jam. Sukar pula untuk menemukan pengendara kendaraan bermotor yang mengeluh karena terlalu lama mengendarai kendaraan.

Meskipun demikian, bukan berarti keadaan selalu baik-baik saja. Ada juga sejumlah insiden terkait lalu lintas dan angkutan jalan. Insiden yang terjadi di kota kecil atau daerah lebih banyak terjadi kecelakaan, entah karena kelalaian atau ketidakdisiplinan. Para pengguna jalan terlena dengan kondisi jalan yang sepi sehingga kerap mengabaikan keselamatan. Misalnya, kebiasaan bermotor tanpa menggunakan helm karena beranggapan hanya berkendara untuk jarak yang dekat. Selain itu banyak angkutan umum mengambil penumpang melebihi kapasitas yang telah ditentukan. Belum lagi tingkat pengendara mobil atau motor yang tidak memberi tanda saat berbelok arah.

2. Permasalahan lalu lintas di kota Besar

Permasalahan lalu lintas di kota-kota besar Indonesia cukup rumit. Penduduk yang heterogen dengan jumlah yang besar menjadi perhatian utama dalam mengatasi problem lalu lintas dan angkutan jalan. Pertumbuhan penduduk yang terjadi setiap tahun, secara otomatis

membuat permintaan akan kebutuhan alat transportasi semakin meningkat, baik transportasi umum maupun pribadi.

Di tengah kondisi seperti itu, fasilitas angkutan umum juga memprihatinkan sehingga tidak ada pilihan lain bagi para pengguna jalan selain menggunakan kendaraan pribadi. Di Indonesia pada umumnya, terkhusus di Kabupaten Majene, Sulawesi Barat, kesadaran hukum warga masyarakat cenderung masih sangat rendah, antara lain sebagian warga masyarakat di Kabupaten Majene tidak memenuhi tata tertib lalu lintas sehingga sering terjadi konflik antara pengguna jalan dengan aparat kepolisian. Hal tersebut terbukti bahwa masih banyak pengemudi kendaraan bermotor yang tidak mempunyai Surat Izin Mengemudi (SIM) atau kendaraan yang tidak memiliki kelengkapan contohnya tidak menggunakan kaca spion yang memiliki kegunaan yang sangat penting dikendaraan bermotor dan tidak memiliki surat-surat lengkap seperti Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Akibatnya banyak pelanggaran lalu lintas yang terjadi.

Permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan yang terjadi di Kabupaten Majene, Sulawesi barat, dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika (Dishubkominfo), mengancam akan memberikan sanksi tegas bagi kendaraan yang ditemukan melanggar kapasitas dan batas muatan. Kendaraan yang ditemukan melebihi kapasitas muatan maupun angkutan akan diawasi di perbatasan Polewali Mandar dan Mamuju, Sulawesi Barat, sehingga lebih mudah terdeteksi oleh petugas jika terjadi

pelanggaran. Sanksi yang akan diberikan kepada para pelanggar sangat bervariasi, tergantung dari pelanggaran yang dilakukan oleh setiap kendaraan. Kendaraan yang sering melakukan pelanggaran adalah angkutan umum serta kendaraan angkutan barang yang rata-rata berasal dari Makassar, Sulawesi Selatan.²Berdasarkan fakta tersebut, maka penulis ingin membahas permasalahan tersebut dengan judul **“Tinjauan Kriminologis Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Di Kabupaten Majene”**.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas, maka yang menjadi masalah dalam penulisan proposal ini adalah :

1. Faktor apakah yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene?
2. Upaya apakah yang dilakukan dalam mencegah dan menanggulangi pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene?

C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai melalui penelitian ini adalah untuk:

1. Untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene.

²Anonim, 2013, *Dishubkominfo Majene: Kendaraan Melebihi Muatan Dikenai Sanksi*, Diakses dari <http://makassar.antaranews.com/print/41032/dishubkominfo-majene--kendaraan-melebihi-muatan-dikenai-sanksi> [2 Desember 2014]

2. Untuk mengetahui upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene.

Adapun manfaat yang ingin diberikan melalui penelitian ini adalah:

1. Manfaat akademis, penelitian ini dapat menjadi referensi acuan mengenai Pelanggaran Lalu Lintas Di Kabupaten Majene Tahun 2014.
2. Manfaat praktis, penelitian ini dapat menghasilkan implikasi yang lebih bernilai untuk para pembuat kebijakan dalam memecahkan permasalahan mengenai Pelanggaran Lalu Lintas Di Kabupaten Majene 2014.

D. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan yang ingin diberikan melalui penelitian ini adalah:

1. Kiranya hasil penelitian ini nantinya dapat menjadi acuan dalam memahami dan menyelesaikan masalah yang berkaitan dengan pelanggaran lalu lintas di masyarakat, khususnya di Kabupaten Majene.
2. Secara teoritis diharapkan penelitian ini dapat menambah pengetahuan dan sumbangan dalam pengembangan ilmu Hukum Pidana Indonesia secara umum dan secara khusus untuk Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

3. Secara praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan informasi dan referensi bagi siapa saja yang membutuhkan khususnya mahasiswa Fakultas Hukum yang mempelajari tentang Kriminologi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kriminologi

1. Pengertian Kriminologi

Kriminologi sebagai suatu bidang pengetahuan ilmiah telah mencapai usia lebih dari satu abad yang lalu, awal perkembangan kriminologi sampai sekarang belum mendapatkan kesatuan pendapat dalam memberikan arti atau definisi mengenai kriminologi. Pemahaman mengenai kriminologi khususnya ruang lingkup beserta luas masalah yang menjadi sasaran perhatian kriminologi yang diketengahkan oleh sejumlah ahli kriminologi yang diakui mempunyai pengaruh besar terhadap bidang pengetahuan ilmiah ini.³

Kriminologi merupakan ilmu pengetahuan yang mempelajari kejahatan dari berbagai aspek. Nama kriminologi pertama kali dikemukakan oleh P.Topinard (1830-1911), seorang ahli antropologi Perancis. Kriminologi terdiri dari dua suku kata yakni kata *crime* yang berarti kejahatan dan *logos* yang berarti ilmu pengetahuan, maka kriminologi dapat berarti ilmu tentang kejahatan.⁴ Beberapa sarjana terkemuka memberikan definisi kriminologi sebagai berikut:⁵

³ Yesmil Anwar, Adang, 2010, *Kriminologi*, Bandung: Refika Aditama, hlm. 1.

⁴ A.S.Alam, 2012, *Pengantar Kriminologi*, Makassar: Pustaka Refleksi, hlm, 1

⁵ *Ibid.*

- a. Edwin H. Sutherland: *Criminology is the body of knowledge regarding delinquency and crime as social phenomena* (Kriminologi adalah kumpulan pengetahuan yang membahas kenakalan remaja dan kejahatan sebagai gejala sosial).
- b. W.A. Bonger: kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang bertujuan menyelidiki gejala kejahatan seluas-luasnya.
- c. J. Constant: kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang bertujuan menentukan faktor-faktor yang menjadi sebab musabab terjadinya kejahatan dan penjahat.
- d. WME. Noach: kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang menyelidiki gejala-gejala kejahatan dan tingkah laku yang tidak senonoh, sebab-musabab serta akibat-akibatnya.

2. Kriminologi Bersifat Interdisipliner

Edwin Sutherland seorang kriminolog Amerika Serikat yang terkemuka menyatakan bahwa dalam mempelajari kriminologi memerlukan bantuan berbagai disiplin ilmu pengetahuan. Dengan kata lain kriminologi merupakan disiplin ilmu yang bersifat interdisipliner. Sutherland menyatakan *crimology is a body of knowledge* (kriminologi adalah kumpulan pengetahuan). Berbagai disiplin yang erat kaitannya dengan kriminologi antara lain hukum pidana, hukum acara pidana, antropologi fisik, antropologi budaya, psikologi, biologi, ekonomi, kimia,

statistic dan banyak lagi disiplin lainnya yang tidak dapat disebutkan satu persatu.⁶

3. Pembagian kriminologi

Bonger mengemukakan bahwa kriminologi adalah ilmu yang pengetahuan yang bertujuan menyelidiki gejala kejahatan seluas-luasnya. Melalui definisi ini, Bonger membagi kriminologi menjadi kriminologi murni dan terapan. Adapun kriminologi murni diantaranya:⁷

a. Antropologi *Criminal*

Suatu ilmu pengetahuan tentang manusia jahat, dimana ilmu pengetahuan ini memberikan jaminan atas pertanyaan tentang orang jahat.

b. Sosiologi *Criminal*

Suatu ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang kejahatan sebagai suatu gejala masyarakat.

c. *Psychologi Criminal*

Ilmu pengetahuan yang mempelajari penjahat yang sakit jiwa atau urat syaraf.

d. Penologi

Ilmu yang mempelajari tentang tumbuh dan perkembangan hukum.

Disamping itu juga terdapat kriminologi terapan, yaitu:⁸

a. *Hygiene Kriminal*

⁶ *Ibid.*, hlm 3-4.

⁷ Wahyu Muljono, 2012, *Pengertian Teori Kriminologi*, Jakarta: Pustaka Yustisia, hlm. 31.

⁸ *Ibid.*, hlm. 32.

Sebuah usaha bertujuan untuk mencegah terjadinya kejahatan. Pencegahan ini bisa dilakukan oleh pemerintah maupun masyarakat.

b. *Criminalistic Politics Scientific*

Ilmu pengetahuan tentang penyidikan dan pengusutan kejahatan.

c. *Politik Criminal*

Usaha untuk penanggulangan kejahatan di tempat kejahatan itu sendiri. Ilmu ini juga melihat sebab musabab seseorang melakukan kejahatan.

Kriminologi dalam pandangan Edwin H. Sutherland Donald C. Cressey dibagi menjadi tiga cabang utama:⁹

a. Sosiologi hukum

Cabang kriminologi ini merupakan analisis ilmiah atas kondisi-kondisi berkembangnya hukum pidana. Dalam pandangan sosiologi hukum bahwa kejahatan itu dilarang dan diancam dengan suatu sanksi. Jadi yang menentukan suatu perbuatan merupakan kejahatan adalah hukum.

b. Etiologi kejahatan

Cabang kriminologi yang mencari sebab musabab dari kejahatan.

c. Penologi

Ilmu tentang hukuman, akan tetapi Sutherland memasukkan hak-hak yang berhubungan dengan usaha pengendalian kejahatan baik represif maupun preventif.

⁹ Yesmil Anwar, *Op.Cit.*, hlm.6.

B. Pelanggaran Lalu Lintas

1. Pengertian Pelanggaran

Dalam sistem perundang-undangan hukum pidana, tindak pidana dapat dibagi menjadi dua golongan yaitu kejahatan (*misdrijf*) dan pelanggaran (*overtredingen*).¹⁰ Alasan pembeda antara kejahatan dengan pelanggaran adalah jenis pelanggaran lebih ringan dari pada kejahatan. Kedua istilah tersebut pada hakekatnya tidak terdapat perbedaan yang tegas karena kedua sama-sama delik atau perbuatan yang boleh dihukum. Hal ini dapat diketahui dari ancaman pidana pada pelanggaran tidak ada yang diancam dengan pidana penjara, tetapi berupa pidana kurungan dan denda. Sedangkan kejahatan lebih didominasi dengan ancaman pidana penjara.¹¹

Pelanggaran merupakan perbuatan yang bertentangan dengan apa yang secara tegas dicantumkan dalam undang-undang serta pelanggaran merupakan tindak pidana yang lebih ringan baik perbuatan maupun hukumnya, karena itu juga disebut delik undang-undang.¹² Dengan demikian suatu tindakan dinyatakan telah melanggar apabila hakikatnya dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan dan atau lebih ada undang-undang yang mengaturnya. Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan suatu sifat yang

¹⁰Adami Chazawi, 2010, *Pelajaran Hukum Pidana 1 Stelsel Pidana, Tindak Pidana, Teori-teori Pidana dan Batas Berlakunya Hukum Pidana*, Jakarta: PT Rajagrafindo Persada, hlm. 122.

¹¹Andi Hamzah, 2008, *Asas-asas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 106.

¹²Marsudi Subandi, 2003, *Pengantar Ilmu Hukum*, Bogor: Cv Insan Grafika, hlm 146-154.

melanggar hukum, namun belum dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam peraturan undang-undang.

2. Pengertian Lalu Lintas

Secara harfiah istilah lalu lintas dapat diartikan sebagai gerak (bolak-balik) manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainya dengan menggunakan sarana jalan umum. Ramdlon Naning mengemukakan bahwa:¹³

Lalu lintas jalan adalah sarana komunikasi dan transportasi yang terdiri dari jalan (terbuka untuk umum), dan kendaraan (Bermotor dan tidak bermotor) yang digunakan oleh manusia sebagai kegiatan hilir mudik (pergi pulang) untuk mencapai tujuan.

W.J.S Poerwadarminta mengemukakan bahwa:¹⁴

Lalu lintas adalah berjalan bolak balik, hilir mudik dan perjalanan di jalan dan sebagainya, serta perhubungan antara sebuah tempat tinggal dan lainnya (dengan jalan pelayaran, udara, darat dan sebagainya).

Pasal 1 angka 1 UU LLAJ mengatur pengertian lalu lintas dan angkutan jalan yaitu:

Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan serta pengelolaannya.

Kemudian dalam Pasal 1 angka 2 mengatur bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas Jalan. Sedangkan yang dimaksud angkutan jalan berdasarkan Pasal 1 angka 3 adalah

¹³ Ramdlon Naning, 1983, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Surabaya: Bina Ilmu, hlm. 19.

¹⁴ Rusli Effendy, 1983, *Asas-asas Hukum Pidana*, Ujung Pandang: Lembaga Kriminologi UNHAS, hlm. 555.

perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang Lalu lintas Jalan.

Dapat ditarik kesimpulan bahwa lalu lintas dalam arti luas adalah hubungan antara manusia dengan ataupun tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya. Seperti dipahami bahwa sebenarnya seorang pengemudi kendaraan bermotor tidak menginginkan terjadinya gangguan kendaraan selama perjalanan. Apakah gangguan ringan, seperti mogok sampai gangguan yang terberat. Selain si pengemudi tersebut yang akan mengalami keterlambatan sampai ke tujuan, gangguan tersebut dapat juga mengakibatkan timbulnya pelanggaran atau kemacetan lalu lintas.

3. Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas jalan merupakan peristiwa lalu lintas yang paling sering terjadi. Pelanggaran yang dimaksud adalah pelanggaran terhadap larangan-larangan dan keharusan dari ketentuan dibidang lalu lintas. Adapun Ramdlon Naning menegaskan bahwa apa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas.

Pelanggaran yang dimaksud diatas tersebut adalah sebagaimana diatur dalam Pasal 105 UU LLAJ adalah:

Setiap orang yang menggunakan jalan wajib:

- a. Berperilaku tertib
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan

Maka yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan dan atau peraturan perundang-undangan lainnya. Syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh seorang pengemudi menurut Pasal 106 Undang-undang No. 22 tahun 2009 adalah:

- (1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
- (2) Setiap orang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.
- (3) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan.
- (4) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. Rambu perintah atau rambu larangan;
 - b. Marka jalan;
 - c. Alat pemberi isyarat lalu lintas;
 - d. Gerakan lalu lintas;
 - e. Berhenti dan parkir;
 - f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
 - h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain;
- (5) Pada saat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib menunjukkan :
 - a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
 - b. Surat Izin Mengemudi;
 - c. Bukti lulus uji berkala; dan/atau
 - d. Tanda bukti lain yang sah.
- (6) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
- (7) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib

mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.

- (8) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
- (9) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

Sedangkan mengenai ancaman pidana bagi pelanggar lalu lintas menurut Undang-undang lalu lintas adalah denda atau pidana kurungan. Jadi disini dapat disebutkan bahwa terdapat 2 (dua) golongan pelanggaran lalu lintas, yaitu :

- a. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan kesengajaan.
- b. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan tanpa adanya unsur kesengajaan.

Menurut Ramdlon Naning, bahwa lalu lintas yang aman, tertib, lancar dan efisien bagi terselenggaranya aktivitas kerja menuju terwujudnya kesejahteraan masyarakat yang di cita-citakan, sebaliknya lalu lintas yang tidak aman, tidak tertib, tidak lancar dan tidak efisien akan membawa kesulitan atau permasalahan dibidang lalu lintas, yaitu peningkatan kecelakaan, pelanggaran dan kemacetan lalu lintas dari tahun ke tahun. Dengan demikian, untuk menghindari pelanggaran lalu lintas, maka diharapkan masyarakat mengetahui dan patuh terhadap peraturan-peraturan lalu lintas yang ada demi menjaga keselamatan jiwa dan harta, maka setiap warga harus mematuhi rambu-rambu lalu lintas yang ada di jalan raya.

4. Jenis-jenis Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Jenis-jenis pelanggaran lalu lintas yang diatur dalam UU LLAJ, baik pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja (kesengajaan) maupun dengan kealpaan, diharuskan untuk mempertanggung jawabkan perbuatan karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan, yang terdapat dalam Pasal 316 UU LLAJ, yang berbunyi:

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 274, pasal 275 ayat (1), pasal 276, pasal 278, pasal 279, pasal 280, pasal 281, pasal 281, pasal 282, pasal 283, pasal 284, pasal 285, pasal 286, pasal 287, pasal 288, pasal 289, pasal 290, pasal 291, pasal 292, pasal 293, pasal 294, pasal 295, pasal 296, pasal 297, pasal 298, pasal 299, pasal 300, pasal 301, pasal 302, pasal 303, pasal 304, pasal 305, pasal 306, pasal 307, pasal 308, pasal 309, dan pasal 313 adalah pelanggaran.

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaan, diharuskan untuk mempertanggung jawabkan perbuatan karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan yang terdapat dalam pasal 316 (1) Undang-undang No. 22 tahun 2009 yang diatur dalam pasal-pasal sebagai berikut:

Pasal 274

- (1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 ayat (1) dipidana dengan penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000.00 (dua puluh empat juta rupiah).
- (2) Ketentuan ancaman pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku pula bagi setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 ayat (2).

Pasal 275 ayat (1)

- (1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, fasilitas pejalan kaki, dan alat pengaman pengguna sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 ayat (2) dipidana dengan kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)

Pasal 276

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal sebagaimana dimaksud dalam pasal 36 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 278

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segi tiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam pasal 57 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama (1) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 279

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)

Pasal 280

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama dua (2) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 281

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp.1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Pasal 282

Setiap pengguna jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam pasal 104 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 283

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp.750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 284

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda sebagai mana dimaksud dalam pasal 106 ayat (2) dipidana dengan kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 285

- (1) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (3) juncto pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan

teknis meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (3) juncto pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 286

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat di jalan yang tidak memenuhi persyaratan layak jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (3) juncto pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 287

- (1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf a atau marka jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 104 ayat (4) huruf c dipidana dengan kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf d atau tata cara berhenti dan parkir sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (4) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama bagi kendaraan bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar sebagaimana dimaksud dalam pasal 59, pasal 106 ayat (4) huruf f, atau pasal

134dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

- (5) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf g atau pasal 11 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (6) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan tata cara penggandengan kendaraan lain sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf h dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 288

- (1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam pasal ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (5) huruf c dipidana dengan pidana paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 289

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau penumpang yang duduk di samping pengemudi yang tidak mengenakan sabuk pengaman sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 106 ayat (6) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1

(satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 290

Setiap orang yang mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor selain sepeda motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (7) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 291

- (1) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan sepeda motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dalam pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 292

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan sepeda motor tanpa kereta samping yang mengangkut penumpang lebih dari 1 (satu) orang sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (9) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus ribu rupiah).

Pasal 293

- (1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam pasal 107 (1) dipidana dengan kurungan 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp.100.000,00 (seratus ribu rupiah).

Pasal 294

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 112 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 295

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak kesamping tanpa memberikan isyarat sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 112 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 296

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan kereta api dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam pasal 114 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp.750.000,00 (tujuh ratus limapuluh ribu rupiah).

Pasal 297

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan raya sebagaimana dimaksud dalam pasal 115 huruf b dipidana dengan pidana paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

Pasal 298

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memasang segi tiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 121 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 299

Setiap orang yang mengendarai kendaraan tidak bermotor yang dengan sengaja berpegang pada kendaraan pada kendaraan bermotor untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan pengguna jalan lain, dan/atau menggunakan jalur jalan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 122 huruf a, huruf b, huruf c, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp.100.000,00 (seratus ribu rupiah).

Pasal 300

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah), setiap pengemudi kendaraan bermotor umum yang:

- a. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 124 ayat (1) huruf c.
- b. Tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan penumpang sebagaimana dimaksud dalam pasal 124 ayat (1) huruf d, atau
- c. Tidak menutup kendaraan selama kendaraan berjalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 124 ayat (1) huruf e.

Pasal 301

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 125 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 302

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum orang yang tidak berhenti selain ditempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 303

Setiap orang yang mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang kecuali dengan alasan sebagaimana dimaksud dalam pasal 137 ayat (4) huruf a, huruf b, dan huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 304

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan penumpang lain disepanjang perjalanan atau menggunakan kendaraan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 305

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait sebagaimana dimaksud dalam pasal 162 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, dan huruf f dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 306

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 168 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 307

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak memenuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 308

Dipidana dengan pidana paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang:

- a. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dalam pasal 173 ayat (1) huruf a;
- b. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dalam pasal 173 ayat (1) huruf b;
- c. Menyimpang dari izin yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam pasal 173.

Pasal 309

Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam pasal 189 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp.1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Pasal 313

Setiap orang yang mengasuransikan awak kendaraan dan penumpangnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 237 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp.1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

C. Faktor-faktor Penyebab Kejahatan

A.S. Alam mengemukakan faktor-faktor penyebab terjadinya kejahatan dalam beberapa teori yaitu:¹⁵

1. Perspektif Biologis

a. Teori *Born Criminal* (Lahir Sebagai Penjahat)

Teori *Born Criminal* dari Cesare Lombroso (1835-1909) lahir dari ide yang diilhami oleh teori Darwin tentang evolusi manusia. Disini Lombroso membantah tentang sifat *free will* yang dimiliki manusia. Ajaran

¹⁵ A.S.Alam. *Op.Cit.*, hlm 35.

inti dalam penjelasan awal Lombroso tentang kejahatan adalah bahwa penjahat memiliki suatu tipe keanehan/keganjilan fisik, yang berbeda dengan non-kriminal. Lombroso mengklaim bahwa para penjahat mewakili suatu bentuk kemerosotan yang termanifestasikan dalam karakter fisik yang merefleksikan suatu bentuk dari awal dari evolusi.

Dalam perkembangan teorinya ini Lombroso mendapati kenyataan bahwa manusia jahat dapat ditandai dari sifat-sifat fisiknya. Teori Lombroso tentang *born criminal* (lahir sebagai penjahat) mencakup kurang lebih sepertiga dari seluruh pelaku kejahatan. Sementara penjahat perempuan memiliki banyak kesamaan dengan sifat anak-anak, moral sense mereka berbeda, penuh cemburu, dendam, dan lain-lain.

Berdasarkan penelitiannya, Lombroso mengklasifikasikan penjahat ke dalam 4 golongan, yaitu:

- *Born criminal*, yaitu orang berdasarkan pada doktrin atavisme.
- *Insane criminal*, yaitu orang yang menjadi penjahat sebagai hasil dari beberapa perubahan dalam otak mereka yang mengganggu kemampuan mereka untuk membedakan antara benar dan salah. Contohnya adalah kelompok idiot, embisil atau paranoid.
- *Occasional criminal* atau *criminaloid*, yaitu pelaku kejahatan berdasarkan pengalaman yang terus menerus sehingga mempengaruhi pribadinya. Contohnya penjahat kambuhan.
- *Criminal of passion*, yaitu pelaku kejahatan yang melakukan tindakannya karena marah, cinta atau karena kehormatan.

b. Tipe Fisik

1) Ernest Kretchmer

Dari hasil penelitian Kretchmer terhadap 260 orang gila di Jerman, Kretchmer mengidentifikasikan empat tipe fisik, yaitu:

- *Astenic* : kurus, bertumbuh ramping, berbahu kecil yang berhubungan dengan *schizophrenia* (gila).
- *Athletic* : menengah tinggi, kuat, berotot, bertulang kasar.
- *Pyknic* : tinggi sedang, figure yang tegap, leher besar, wajah luas yang berhubungan dengan depresi.
- Tipe campuran yang tidak terklasifikasi.

2) William H. Sheldon

Sheldon berpendapat bahwa ada korelasi yang tinggi anatar fisik dan tempramen seseorang. Sheldon memformulasikan sendiri kelompok *somatotypes*, yaitu:

- *The endomorph* (tubuh gemuk)
- *The mesomorph* (berotot dan betubuh atletis)
- *The ectomorph* (tinggi, kurus, fisik yang rapuh)

3) Sheldon Glueck dan Eleanor Glueck

Sheldon Glueck dan Eleanor Glueck melakukan studi komparatif antara pria *delinquent* dengan *non delinquent*. Pria *delinquent* memiliki wajah yang lebih sempit, dada yang lebih besar, pinggang yang lebih besar, lengan bawah dan

lengan atas lebih besar dibandingkan *non delinquent*. Penelitian Amerika juga mendapati bahwa 60 % *delinquent* didominasi oleh *mosomorphic*.

c. Disfungsi Otak dan *Learning Disabilities*

Disfungsi otak dan cacat *neurologist* secara umum ditemukan pada manusia yang menggunakan kekerasan secara berlebihan dibanding pada umumnya. Banyak pelaku kejahatan kekerasan terlihat memiliki cacat di dalam otaknya dan berhubungan dengan terganggunya *self control*. *Delinquency* berhubungan dengan *learning disabilities*, yaitu kerusakan pada fungsi sensorik dan motorik yang merupakan hasil dari beberapa kondisi fisik abnormal.

d. Faktor Genetik

1) *Twin Studies*

Karl Christiansen dan Sanoff A. Mednick melakukan suatu studi terhadap 3.586 pasangan kembar di suatu kawasan Denmark yang dikaitkan dengan kejahatan serius. Ditemukan bahwa pada *identical twins* (kembar yang dihasilkan dalam satu telur yang dibuahi yang membelah menjadi dua embrio) jika pasangannya melakukan kejahatan, maka 50% pasangannya juga melakukan. Sedangkan pada *fraternal twims* (kembar yang dihasilkan dari dua telur terpisah, keduanya dibuahi pada saat yang bersamaan) angka tersebut hanya 20%. Hasil dari temuan ini

mendukung hipotesis bahwa pengaruh genetika meningkatkan resiko kriminalitas.

2) *Adaption Studies*

Studi tentang adopsi ini dilakukan terhadap 14.427 anak yang diadopsi di Denmark yang menemukan data bahwa :

- Dari anak-anak yang orang tua angkat dan orang tua aslinya tidak tersangkut kejahatan, 13,5% terbukti melakukan kejahatan.
- Dari anak-anak yang memiliki orang tua angkat yang kriminal, tetapi orang tua aslinya tidak, 14,7% terbukti melakukan kejahatan.
- Dari anak-anak yang orang tua angkatnya tidak kriminal, tetapi memiliki orang tua asli yang kriminal, 20% terbukti melakukan kejahatan.
- Dari anak-anak yang orang tua angkat dan orang tua aslinya kriminal, 24,5% terbukti melakukan kejahatan.

Temuan diatas mendukung klaim bahwa kriminalitas dari orang tua asli (orang tua biologis) memiliki pengaruh lebih besar terhadap anak dibanding kriminalitas dari orang tua angkat.

3) *The XYY Syndrome*

Setiap orang memiliki 23 pasang kromosom yang diwariskan. Satu pasang kromosom menentukan *gender*

(jenis kelamin). Seorang perempuan mendapat satu X kromosom dari ayah dan ibunya. Seorang laki-laki mendapat satu kromosom dari ibunya dan satu Y kromosom ayahnya. Kadang-kadang kesalahan memproduksi sperma atau sel telur menghasilkan abnormalitas genetik. Satu tipe abnormalitas tersebut adalah *the XYY chromosome male* (laki-laki dengan kromosom XYY). Orang tersebut menerima dua Y kromosom (dan bukan satu) dari ayahnya. Kurang lebih satu dari tiap 1000 kelahiran laki-laki dari keseluruhan populasi memiliki komposisi genetika semacam ini. Mereka yang memiliki kromosom XYY cenderung bertubuh tinggi, secara fisik agresif, sering melakukan kekerasan.

2. Perspektif Psikologis

a. Teori Psikoanalisis

Teori psikoanalisis tentang kriminalitas menghubungkan *delinquent* dan perilaku kriminal dengan suatu *conscience* (hati nurani) yang baik, dia begitu kuat sehingga tidak dapat mengontrol dorongan-dorongan dirinya bagi suatu kebutuhan yang harus dipenuhi segera. Penemu dari *psychoanalysis*, Sigmund Freud (1856-1939) berpendapat bahwa kriminalitas mungkin hasil dari *an overactive conscience* yang menghasilkan perasaan bersalah yang tidak tertahankan untuk melakukan kejahatan dengan tujuan agar ditangkap dan dihukum. Begitu dihukum perasaan bersalah akan mereda.

b. Kekacauan Mental (*Mental Disorder*)

Mental disorder yang sebagian besar dialami oleh penghuni lembaga pemasyarakatan, oleh Phillipe Pinel, seorang dokter Perancis sebagai *manie sans delire* (*madness without confusion*) atau oleh dokter Inggris bernama James C. Prichard sebagai *moral incanity* dan oleh Gina Lombroso-Ferrero sebagai *irresistibel atavistic impluses*. Pada dewasa ini penyakit mental tadi disebut *antisocial personality* atau *psychopathy* sebagai suatu kepribadian yang ditandai oleh suatu ketidakmampuan belajar dari pengalaman, kurang ramah, bersifat cuek, dan tidak pernah merasa bersalah. Para *psychopath* tidak menghargai kebenaran, tidak tulus, tidak merasa malu, tidak merasa bersalah atau terhina. Pelaku berbohong dan melakukan kecurangan tanpa ada keraguan dan melakukan pelanggaran verbal maupun fisik tanpa perencanaan.

c. Pengembangan Moral (*Development Theory*)

Lawrence Kohlberg menemukan bahwa pemikiran moral tubuh dalam tahap *preconventional stage* atau tahap pra-konvensional, dimana aturan moral dan nilai-nilai moral terdiri atas lakukan dan jangan lakukan untuk menghindari hukuman. Psikolog John Bowlb mempelajari kebutuhan akan kehangatan dan kasih sayang sejak lahir dan konsekuensinya jika tidak mendapat hal itu.

d. Pembelajaran Sosial (*Social Learning Theory*)

Teori pembelajaran sosial ini berpendirian bahwa perilaku *delinquent* dipelajari melalui proses psikologis yang sama sebagaimana

semua perilaku *non-delinquent*. Tingkah laku dipelajari jika diperkuat atau diberi ganjaran dan tidak dipelajari jika ia diperkuat.

3. Perspektif Sosiologis

a. Teori-teori Anomie

1) Ahli sosiologis Perancis, Emile Durkheim (1858-1917), menekankan pada *normlessness, lessens social control* yang berarti mengendornya pengawasan dan pengendalian sosial yang berpengaruh terhadap terjadinya kemerosotan moral, yang menyebabkan individu sukar menyesuaikan diri dalam perubahan norma, bahkan kerap kali terjadi konflik norma dalam pergaulan. Dikatakan oleh Durkheim tren sosial dalam masyarakat industri perkotaan modern mengakibatkan perubahan norma, kebingungan dann berkurangnya kontrol sosial atas individu.

2) Robert Merton

Dalam *social theory and social structure*, Robert Merton pada tahun 1957 yang berkaitan dengan teori *anomie* Durkheim mengemukakan bahwa *anomie* adalah salah satu kondisi manakala tujuan tidak tercapai oleh keinginan dalam interaksi sosial. Dengan kata lain *anomie is a gap between goals and means creates deviance*. Tetapi konsep Merton mengenai *anomie* agak berbeda dengan konsep Durkheim. Teori *anomie* dari Merton menekankan pentingnya dua unsur

penting di setiap masyarakat, yaitu *cultural aspiration* atau *culture goals* dan *institutionalised means* atau *accepted ways*. Disparitas antara tujuan dan sarana inilah yang memberikan tekanan (*strain*).

3) Cloward dan Ohlin

Teori *anomie* versi Cloward dan Ohlin menekankan adanya *differential opportunity* dalam kehidupan dan struktur masyarakat. Pendapat Cloward dan Ohlin dimuat dalam karya *Delinquency and Opportunity*, bahwa para kaum muda kelas bawah akan cenderung memilih satu tipe subkultural lainnya yang sesuai dengan *anomie* mereka dan tergantung pada adanya struktur peluang melawan hukum dalam lingkungan mereka.

4) Cohen

Teori *anomie* Cohen disebut *Lower Class Reaction Theory*. Inti dari teori ini adalah *delinquency* timbul dari reaksi kelas bawah terhadap nilai-nilai kelas menengah yang dirasakan oleh remaja kelas bawah sebagai tidak adil dan harus dilawan.

b. Teori-teori Penyimpangan Budaya (*Cultural Deviance Theories*)

Cultural deviance theories terbentuk antara 1925 dan 1940. Teori penyimpangan budaya ini memusatkan perhatian kepada kekuatan-kekuatan sosial (*social forces*) yang menyebabkan orang melakukan

aktivitas kriminal. Teori ini memandang kejahatan sebagai seperangkat nilai-nilai yang khas pada *lower class*. Proses penyesuaian diri dengan sistem nilai kelas bawah yang menentukan tingkah laku di daerah-daerah kumuh, menyebabkan benturan dengan hukum-hukum masyarakat. Tiga teori utama dalam *cultural deviance theories*, yaitu:

- 1) *Social disorganization*, yaitu menfokuskan diri pada perkembangan area-area yang angka kejahatannya tinggi dan berkaitan dengan disintegrasi nilai-nilai konvensional yang disebabkan oleh industrialisasi yang cepat, peningkatan imigrasi dan urbanisasi.
- 2) *Differential association*, yaitu sebagai teori penyebab kejahatan yang masih relevan dengan situasi dan kondisi kehidupan sosial sampai dengan abad ke-20.
- 3) *Cultural conflict*, yaitu menjelaskan keadaan-keadaan masyarakat dengan ciri-ciri kurangnya ketetapan dalam pergaulan hidup dan sering terjadi penemuan norma-norma dari berbagai daerah satu sama lain berbeda bahkan ada yang saling bertentangan.

c. Teori Kontrol Sosial (*Control Social Theory*)

Pengertian teori kontrol atau *control theory* merujuk pada setiap perspektif yang membahas ihwal pengendalian tingkah laku manusia. Sementara itu, pengertian teori kontrol sosial yang merujuk pada pembahasan *delinquency* dan kejahatan yang terkait dengan variabel-

variabel yang bersifat sosiologis, antara lain struktur keluarga, pendidikan, dan kelompok dominan.

d. Teori Sobural

Teori ini dikemukakan oleh J.E. Sahetapy bahwa teori sobural ditinjau dengan melihat kondisi sosial budaya dan faktor struktural dari masyarakat. Kemudian sobural juga berarti akronim dari nilai-nilai sosial, aspek budaya dan faktor struktur yang merupakan elemen-elemen yang terdapat dalam setiap masyarakat. Aspek budaya dan faktor struktural merupakan dua elemen yang saling berpengaruh dalam masyarakat. Oleh karena itu, kedua elemen tersebut bersifat dinamis sesuai dengan dinamisasi dalam masyarakat yang bersangkutan. Ini berarti, kedua elemen tersebut tidak dapat dihindari dari adanya pengaruh luar seperti ilmu pengetahuan dan teknologi dan sebagainya. Kedua elemen ini yang saling mempengaruhi nilai-nilai sosial yang terdapat dalam masyarakat. Dengan demikian, maka nilai-nilai sosial pun akan bersifat dinamis sesuai dengan perkembangan aspek budaya dan faktor struktural dalam masyarakat yang bersangkutan.¹⁶

4. Perspektif Lain

a. Teori *Labeling*

Tokoh-tokoh teori *labeling* adalah:

- 1) Becker, melihat kejahatan itu sering kali bergantung pada mata pengamat karena anggota-anggota dari kelompok-

¹⁶Meutia Nadjib, 2013, *Tinjauan Sosio-Yuridis Terhadap Kejahatan Pengedaran Uang Palsu yang Dilakukan oleh Anak (Studi Kasus di Pengadilan Negeri Makassar)*, Skripsi Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, hlm. 17.

kelompok yang berbeda memiliki perbedaan konsep tentang apa yang disebut baik dan layak dalam situasi tertentu.

2) Howard, berpendapat bahwa teori *labeling* dapat dibedakan dalam dua bagian, yaitu:

- Persoalan tentang bagaimana dan mengapa seseorang memperoleh cap atau label.
- Efek *labeling* terhadap penyimpangan tingkah laku berikutnya.

3) Scharg, menyimpulkan asumsi dasar teori *labeling* sebagai berikut:

- Tidak ada satu perbuatan yang terjadi dengan sendirinya bersifat kriminal.
- Rumusan atau batasan tentang kejahatan dan penjahat dipaksakan sesuai dengan kepentingan mereka yang memiliki kekuasaan.
- Seseorang menjadi penjahat bukan karena ia melanggar undang-undang melainkan karena ia ditetapkan oleh penguasa.
- Sehubungan dengan kenyataan bahwa setiap orang dapat berbuat baik dan tidak baik, tidak berarti bahwa mereka dapat dikelompokkan menjadi dua bagian kelompok kriminal dan non kriminal.

- Tindakan penangkapan merupakan awal dari proses labeling.
- Penangkapan dan pengambilan keputusan dalam sistem peradilan pidana adalah fungsi perilaku sebagai lawan dari karakteristik pelanggarnya.
- Usia, tingkat sosial-ekonomi dan ras merupakan karakteristik umum pelaku kejahatan yang menimbulkan perbedaan pengambilan keputusan dalam sistem peradilan pidana.
- Sistem peradilan pidana dibentuk berdasarkan perspektif kehendak bebas yang memperkenalkan penilaian dan penolakan terhadap mereka yang dipandang sebagai penjahat.
- *Labeling* merupakan suatu proses yang akan melahirkan identifikasi dengan citra sebagai deviant dan menghasilkan *rejection of the rejector*.

4) Lemert, telah memperkenalkan suatu pendekatan yang berbeda dalam menganalisis kejahatan sebagaimana tampak dalam kenyataan di bawah ini :

this is large turn away from the older sociology which tended to rest heavily upon the idea that deviance leads to social control. I have come to believe that the reverse idea. Social control to deviance equally tenable and the potentially richer premise for studying deviance in modern society.

5) Frank Tannenbaum menamakan proses pemasangan label tadi kepada si penyimpang sebagai dramatisasi sesuatu yang jahat/kejam. Ia memandang proses kriminalisasi ini sebagai proses memberikan label, menentukan, mengenal, mmengecilkan, menguraikan, menekankan, membuat sadar atau sadar sendiri.

b. Teori Konflik

Teori konflik lebih mempertanyakan proses pembuatan hukum. Pertarungan (*struggle*) untuk kekuasaan merupakan suatu gambaran dasar eksistensi manusia. Dalam arti pertarungan kekuasaan itulah bahwa berbagai kelompok kepentingan berusaha mengontrol pembuatan dan penegakan hukum.

Menurut model konsensus, anggota masyarakat pada umumnya sepakat tentang apa yang benar dan apa yang salah dan bahwa intisari dari hukum merupakan kodifikasi nilai-nilai sosial yang disepakati tersebut. Sedangkan model konflik, mempertanyakan tidak hanya proses dengan mana seseorang menjadi kriminal, tetapi juga tentang siapa di masyarakat yang memiliki kekuasaan (power) untuk membuat dan menegakkan hukum. Sedangkan model konflik, mempertanyakam tidka hanya proses dengan mana seseorang manjadi criminal, tetapi juga tentang piha di masyarakat yang memiliki kekuasaan (power) untuk membat dan menegakkan hukum.

Teori konflik sebagaimana *labeling theory* memiliki akarnya dalam memberontak dan mempertanyakan tentang nilai-nilai. Tetapi berbeda dengan pendekatan labeling maupun tradisional yang terfokus pada kejahatan dan penjahat. Teori konflik ini mempertanyakan eksistensi dari sistem itu sendiri.

c. Teori Radikal

Pada dasarnya perspektif kriminologi yang mengetengahkan teori radikal yang berpendapat bahwa kapitalisme sebagai kausa kriminalitas yang dapat dikatakan sebagai *Neo-Marxis*.

1) Richard Quinney

Richard Quinney beranggapan bahwa kejahatan adalah akibat dari kapitalisme dan problem kejahatan hanya dapat dipecahkan melalui didirikannya negara sosialis.

2) William Chamblis

Menurut William Chamblis, ada hubungan antara kapitalisme dan kejahatan seperti dapat ditelaah pada beberapa butir dibawah ini:

- Dengan diindustralisasikannya masyarakat kapitalis dan celah antara golongan borjuis dan proletariat melebar, hukum pidana akan berkembang dengan usaha memaksa golongan proletariat untuk tunduk.
- Mengalihkan perhatian kelas golongan rendah dari eksploitasi yang mereka alami.

- Masyarakat sosialis akan memiliki tingkat kejahatan yang lebih rendah karena dengan berkurangnya kekuatan perjuangan kelas akan mengurangi kekuatan-kekuatan yang menjurus kepada fungsi kejahatan.

D. Upaya Penanggulangan Kejahatan

Menurut A.S. Alam, upaya penanggulangan terdiri dari tiga bagian pokok, yaitu:¹⁷

1. Pre-Emtif

Upaya pre-emptif adalah upaya-upaya awal yang dilakukan untuk mencegah terjadinya tindak pidana. Usaha-usaha yang dilakukan dalam penanggulangan kejahatan secara pre-emptif adalah menanamkan nilai-nilai/norma-norma yang baik sehingga norma-norma tersebut yang baik sehingga norma-norma tersebut terinternalisasi dalam diri seseorang. Meskipun ada kesempatan untuk melakukan pelanggaran/kejahatan tapi tidak ada niatnya untuk melakukan hal tersebut maka tidak akan terjadi kejahatan. Jadi dalam usaha pre-emptif faktor niat menjadi hilang meskipun ada kesempatan.

2. Preventif

Upaya preventif merupakan tindak lanjut dari upaya pre-emptif yang masih dalam tataran pencegahan sebelum terjadinya kejahatan. Dalam

¹⁷ *Ibid.*, hlm. 79.

upaya preventif yang ditekankan adalah menghilangkan kesempatan untuk dilakukannya kejahatan.

3. Represif

Upaya ini dilakukan pada saat telah terjadi tindak pidana/kejahatan yang tindakannya berupa penegakan hukum (*law enforcement*) dengan menjatuhkan hukuman.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Guna mendapatkan data dan informasi yang dibutuhkan maka penelitian dilakukan di wilayah Kabupaten Majene, Sulawesi Barat dengan pertimbangan bahwa objek permasalahan yang dibahas bertempat di Kabupaten Majene. Adapun tempat penelitian tersebut adalah Kantor Polrestabes Majene yang terletak di jalan Ahmad Yani No. 7 Majene. Pemilihan tempat penelitian ini atas dasar instansi tersebut berkaitan langsung dengan objek permasalahan dalam penulisan skripsi ini. Selain itu, penulis juga meneliti dimasyarakat yang ada di kabupaten Majene.

B. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

a. Data Kualitatif

Yaitu data yang diambil dari instansi terkait dalam bentuk informasi baik secara lisan maupun secara tertulis.

b. Data Kuantitatif

Yaitu data yang diperoleh dari instansi terkait dalam bentuk angka.

2. Sumber Data

a. Data Primer

Yaitu data yang diperoleh dari instansi terkait dengan cara wawancara langsung dengan pihak-pihak yang berhubungan dengan penelitian ini.

b. Data Sekunder

Yaitu data yang diperoleh dari dokumen instansi terkait berupa laporan tertulis yang dibuat secara berkala.

C. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yaitu :

1. Penelitian Pustaka

Yaitu pengumpulan data dengan mempelajari literatur-literatur yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti.

2. Penelitian lapangan

Yaitu pengamatan secara langsung terhadap obyek yang akan diteliti dengan cara:

a. Observasi

Yaitu pengamatan secara langsung untuk mendapatkan gambaran nyata tentang hal-hal yang berkaitan dengan penelitian.

b. Wawancara

Yaitu pengumpulan data dengan teknik wawancara langsung dengan pihak-pihak yang berkaitan dengan obyek yang akan diteliti yaitu aparat kepolisian di Kantor Polrestabes Majene dan masyarakat.

D. Analisis Data

Data yang berhasil dikumpulkan akan dianalisis dengan memaparkan atau mendiskripsikan data penelitian yang disajikan dalam tabel secara apa adanya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Data Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Majene

Jumlah pelanggaran lalu lintas di kabupaten majene dari tahun 2010-2014 dapat dilihat pada tabel 1 di bawah ini:

Tabel 4.1. Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2010-2014

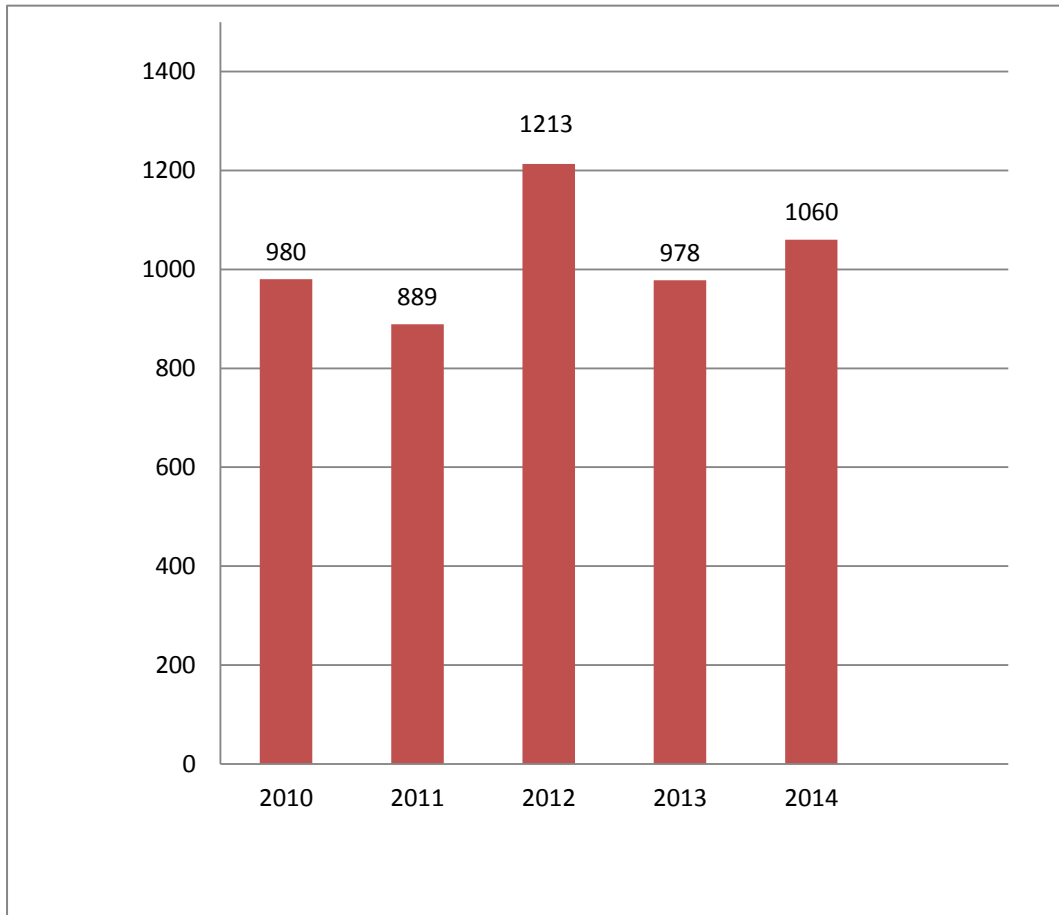
NO.	TAHUN	JUMLAH PELANGGARAN LALU LINTAS
1	2010	980
2	2011	889
3	2012	1.213
4	2013	978
5	2014	1.060
	JUMLAH	5.120

Sumber : Polres Kabupaten Majene pada tanggal 12 januari 2015

Berdasarkan tabel tersebut jumlah pelanggar lalu lintas selama 5 tahun terakhir yaitu dari tahun 2010-2014 terdapat 5.120 kasus pelanggar lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas dari tahun ke tahun mengalami peningkatan dan penurunan sebagai berikut: Pada tahun 2010 terjadi 980 kasus pelanggaran, kemudian pada tahun 2011 mengalami penurunan 889 kasus pelanggaran, pada tahun 2012 mengalami peningkatan yakni 1.213 kasus pelanggaran, kemudian mengalami penurunan yakni 978 kasus pelanggaran, dan pada tahun 2014 mengalami peningkatan yakni 1.060 kasus pelanggaran.

Selain pada tabel diatas, jumlah pelanggaran lalu lintas juga dapat dilihat pada grafik dibawah ini:

Grafik 4.1. Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Majene



Sumber: Satlantas Polres Majene (diolah oleh penulis)

Menurut Briptu Muhtidial (Staf Bamin Satlantas) mengemukakan bahwa terjadinya penurunan pelanggaran lalu lintas dalam beberapa tahun karena sebagian dari masyarakat sudah sadar akan pentingnya mematuhi peraturan lalu lintas, lebih lanjut lagi Briptu Muhtidial mengungkapkan bahwa sebenarnya masih ada dari sebagian masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas akan tetapi hanya diberikan teguran lisan dan tidak ditindak dengan tilang sehingga pelanggaran tersebut tidak tercatat/terdata. Pelaku pelanggar lalu lintas yang paling

dominan adalah pelajar dan mahasiswa. Hal ini dapat kita lihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.2. Profesi Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2010-2014

NO.	PROFESI	TAHUN					JUMLAH
		2010	2011	2012	2013	2014	
1	POLRI	-	-	-	-	-	-
2	TNI	-	-	-	-	-	-
3	PNS	76	47	94	113	77	980
4	PELAJAR	325	372	285	354	334	889
5	MAHASISWA	265	170	285	165	235	1.213
6	SWASTA	203	164	264	123	174	978
7	WIRASWASTA	78	89	248	154	159	1.060

Sumber: Satlantas Polres Majene pada tanggal 12 januari 2015

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui dengan jelas bahwa yang paling banyak melakukan pelanggaran lalu lintas adalah Mahasiswa sebanyak 1.213, Wiraswasta sebanyak 1.060, Pegawai Negeri Sipil sebanyak 980, Pegawai swasta sebanyak 978, Pelajar 889 sedangkan TNI dan Polri tidak tercatat sebagai pelanggar lalu lintas. Dengan memperhatikan tabel tersebut tingkat profesi yang paling baik tingkat kesadaran berlalu lintasnya adalah Polri dan TNI yang sama sekali tidak pernah melakukan pelanggaran lalu lintas.

Adapun jenis pelanggaran yang paling sering dilakukan dapat kita lihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.3. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2010-2014

NO	JENIS PELANGGARAN	TAHUN					
		2010	2011	2012	2013	2014	JUMLAH
1.	SABUK KESELAMATAN	13	2	15	-	10	40
2.	KECEPATAN	2	-	-	3	-	5
3.	MUATAN	37	43	30	43	16	169
4.	SURAT-SURAT	242	227	364	219	350	1.402
5.	KELENGKAPAN KENDARAAN	267	255	365	110	306	1303
6.	MARKA RAMBU	180	102	165	112	109	668
7.	MELAWAN ARUS	33	13	37	31	81	195
8.	HELM STANDAR	116	139	154	80	87	576
9.	BONCENGAN LEBIH DARI SATU	90	92	83	90	74	429

Sumber : Satlantas Polres Majene pada tanggal 12 januari 2015

Berdasarkan tabel tersebut, jenis pelanggaran yang paling sering terjadi adalah pelanggaran surat-surat seperti Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Adapun rincian pelanggaran sebagai berikut: Surat-surat sebanyak 1.402 pelanggaran, Kelengkapan kendaraan 1.303 pelanggaran, Marka rambu 668 pelanggaran, Helm standar 576 pelanggaran, Boncengan lebih dari satu 429 pelanggaran,

Melawan arus 196 pelanggaran, Muatan 169 pelanggaran, Sabuk keselamatan 40 pelanggaran, Kecepatan 5 pelanggaran.

Jenis pelanggaran ini terjadi karena pengemudi sering mengabaikan peraturan dalam berlalu lintas dan adanya sikap apatis (acuh). Sebagai contoh banyaknya jenis pelanggaran pada Surat-surat yaitu ketika seorang pengendara ingin melakukan aktivitas ke suatu tempat yang jaraknya tidak jauh, maka rata-rata pengemudi tidak membawa SIM dan STNK. Dari uraian tersebut Satlantas Polres Majene harus lebih memperhatikan jenis pelanggaran lalu lintas pada Surat-surat yang jumlahnya begitu banyak dibandingkan dengan jenis pelanggaran yang lainnya agar jumlah pelanggaran lalu lintas semakin ditekan jumlahnya.

Adapun data dari Polres Majene mengenai jenis kendaraan yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Jenis kendaraan yang melakukan pelanggaran lalu lintas dalam kurung waktu 5 tahun terakhir dapat kita lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.4. Jenis Kendaraan yang Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2010-2014

NO.	JENIS KENDARAAN	TAHUN					
		2010	2011	2012	2013	2014	JUMLAH
1.	PICK UP	23	32	45	20	15	135
2.	BUS	7	3	27	3	-	45
3.	TRUK	17	13	30	37	16	113
4.	MOPEN/MINI BUS	46	23	60	37	63	229
5.	SEPEDA MOTOR	887	818	1.051	905	961	4.622

Sumber : Satlantas Polres Majene pada tanggal 12 januari 2015

Berdasarkan tabel tersebut bahwa jenis kendaraan yang sering melakukan pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene dalam kurun waktu 5 tahun terakhir, yaitu yang paling banyak adalah jenis kendaraan sepeda motor sebanyak 4.622 pelanggaran, Mopen/Mini Bus sebanyak 229 Pelanggaran, Pick Up sebanyak 135 Pelanggaran, Truk sebanyak 113 Pelanggaran, dan yang paling sedikit melakukan pelanggaran yaitu Bus sebanyak 45 Pelanggaran.

Berdasarkan tabel tersebut, bahwa jenis kendaraan Sepeda Motor adalah yang paling banyak melakukan pelanggaran. Hal ini disebabkan karena pengendara jenis Sepeda Motor adalah pengendara yang tidak menghiraukan peraturan lalu lintas sehingga apabila diadakan operasi sweeping. Jenis kendaraan Sepeda Motorlah yang paling banyak melakukan pelanggaran.

B. Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas Di Kabupaten Majene

Terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene tentunya disebabkan oleh beberapa faktor. Dari hasil penelitian yang dilakukan penulis, bahwa faktor-faktor terjadinya pelanggaran lalu lintas disebabkan faktor ketidakdisiplinan, faktor ketidakpahaman/ketidaktahuan, faktor kealpaan/lupa, faktor kelalaian dan faktor kesadaran masyarakat masih kurang. Untuk lebih jelasnya, penulis akan menjelaskan faktor-faktor penyebab pelanggaran lalu lintas adalah sebagai berikut :

1. Faktor Ketidakdisiplinan

Pada umumnya setiap orang mengetahui adanya peraturan tata cara berlalu lintas, tetapi tidak sedikit pengendara mengabaikan peraturan lalu lintas itu sendiri sehingga banyak terjadi pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene. Menurut pengendara yang pernah melakukan pelanggaran ketidakdisiplinan kepada polisi lalu lintas (wawancara 6 februari 2015) bahwa pelanggar melakukan pelanggaran lalu lintas dengan melawan arus atau melawan arah dengan alasan ingin tepat waktu sampai tujuan tanpa memperhatikan bahwa ada petugas yang berjaga di sekitar jalanan tersebut.

Lebih lanjut lagi, ketidakdisiplinan pengendara karena jarak yang mereka tempuh untuk mengendara tidak terlalu jauh, sehingga pengendara tersebut tidak memakai helm dan tidak membawa Surat-surat seperti SIM dan STNK. Berdasarkan hasil wawancara bahwa pelanggar

melakukan pelanggaran lalu lintas karena tidak memakai helm dan tidak membawa SIM dan STNK, karena ingin keluar rumah untuk berbelanja disebuah toko yang tidak jauh dari tempat ia tinggal.

Berdasarkan penuturan pelanggar tersebut kepada aparat kepolisian lalu lintas Polres Majene dapat diambil kesimpulan pengendara hanya mematuhi peraturan lalu lintas ketika melihat aparat kepolisian lalu lintas berdiri dipinggir jalan dan pengendara hanya memakai perlengkapan seperti helm dan membawa SIM dan STNK apabila jarak tempuh tujuan jauh dari tempat tinggal. Faktor ketidakdisiplinan ini paling banyak dilakukan oleh pengendara Sepeda Motor.

2. Faktor ketidakpahaman/ketidaktahuan

Pengetahuan berlalu lintas sangatlah penting sehingga dapat meminimalkan terjadinya pelanggaran lalu lintas. Dalam berkendara pengemudi harus mengetahui ketentuan mengenai pelanggaran lalu lintas yang diatur dalam Undang-undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk mengetahui hal tersebut tidak hanya dengan membaca tetapi juga diperlukan pemahaman terhadap alat kelengkapan berlalu lintas. Seperti contoh, diharuskan memakai sabuk pengaman bagi pengendara roda empat dan memakai helm bagi pengendara roda dua.

Ada beberapa pengendara kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran lalu lintas karena mereka tidak mengetahui peraturan dan marka rambu lalu lintas. Seperti contoh, seorang sopir angkutan umum yang tidak mengetahui rambu lalu lintas S palang (dilarang berhenti) tetapi

dia tetap seenaknya berhenti dan mengangkut, menurunkan penumpang tanpa memperhatikan rambu dilarang berhenti.

3. Faktor Kealpaan/lupa

Setiap orang sudah pasti pernah khilaf atas apa yang telah dilakukan baik itu secara perkataan maupun perbuatan. Tanpa terkecuali terhadap peraturan-peraturan lalu lintas yang juga kebanyakan pengendara melupakan hal-hal penting dalam berlalu lintas seperti contoh, lupa membawa SIM dan STNK karena faktor terburu-buru. Menurut pengendara yang pernah melakukan pelanggaran kealpaan/lupa kepada polisi lalu lintas (wawancara 6 februari 2015) bahwa pelanggar ditilang karena tidak membawa SIM dan STNK. Dikarenakan dompet yang biasa dia gunakan ketinggalan di rumah, dan di dalam dompet tersebut terdapat SIM dan STNKnya lupa membawa dompetnya karena terburu-buru ingin berangkat ke kampus. Faktor penyebab pelanggaran ini karena adanya faktor kealpaan sehingga lupa membawa surat-surat seperti SIM dan STNK.

4. Faktor Kelalaian

Faktor kelalaian merupakan salah satu faktor yang sering mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, seperti contoh seorang pengendara roda empat ngebut di jalan dan menabrak seorang pengendara sepeda motor, sangatlah jelas bahwa faktor kelalaian seseorang pengendara roda empat di jalan merupakan salah satu faktor pelanggaran lalu lintas.

5. Faktor Kesadaran Masyarakat Masih Kurang

Faktor kesadaran masyarakat masih kurang merupakan salah satu faktor tingginya pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene. Masyarakat yang ingin beraktifitas masih banyak yang tidak memakai helm terutama yang dibonceng oleh pengendara motor tersebut dan masih banyak orang tua yang kurang menyadari peraturan lalu lintas dalam artian orang tua tersebut sudah memberi kendaraan pribadi kepada anaknya padahal anak tersebut masih belum cukup umur untuk membawa kendaraan yang pada akhirnya anak tersebut belum bisa memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Di kabupaten Majene terdapat perbandingan yang memiliki SIM dan tidak memiliki SIM yaitu: yang memiliki SIM sebanyak 75 % sedangkan yang tidak memiliki SIM sebanyak 25 %. Hal inilah yang menyebabkan pelanggaran Surat-suratan menjadi pelanggaran yang paling tinggi di Kabupaten Majene.

C. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Di Kabupaten Majene

Sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya bahwa terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene disebabkan oleh beberapa faktor, oleh karena itu perlu adanya penanggulangan agar pelanggaran lalu lintas dapat ditekan jumlahnya. Awal mula dari latar belakang terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene seperti yang penulis paparkan, maka upaya-upaya yang dilakukan oleh Polres Majene

untuk menekan jumlah pelanggaran lalu lintas adalah dengan melakukan upaya preventif dan represif. Untuk lebih jelasnya, penulis akan menguraikan kedua bentuk upaya tersebut yaitu sebagai berikut:

1. Upaya Preventif

Upaya pencegahan (preventif) dimaksudkan sebagai usaha untuk mengadakan perubahan-perubahan yang bersifat positif terhadap kemungkinan terjadinya gangguan-gangguan dalam ketertiban dan keamanan (stabilitas hukum). Britu Muslim Aslim, Dikyasa (Pendidikan Rekayasa dan Lalu Lintas) menjelaskan bahwa tindakan preventif ini merupakan usaha yang dilakukan oleh kesatuan lalu lintas Polres Majene yakni sebagai berikut :

a. Penyuluhan dan Sosialisasi tentang berlalu lintas

Adapun bentuk-bentuk penyuluhan dan sosialisasi yang dilakukan kesatuan lalu lintas Polres Majene yaitu:

- Penyuluhan ke sekolah-sekolah mulai dari Sekolah Dasar (SD), Sekolah Menengah Pertama (SMP), Sekolah Menengah Atas (SMA), sampai ke Perguruan Tinggi (PT) yang dilakukan sebulan sekali.
- Sosialisasi kepada sopir angkutan umum dan tukang ojek di Kabupaten Majene.
- Sosialisasi yang dilakukan melalui radio setempat.
- Sosialisasi yang turun langsung ke masyarakat.

b. Melakukan safari ramadhan di bulan puasa.

c. Pemasangan spanduk dan pamflet.

d. Melaksanakan operasi rutin.

2. Upaya Represif

Upaya penindakan (represif) merupakan suatu tindakan yang dilakukan oleh penegak hukum sesudah terjadinya kejahatan atau pelanggaran. Seiring dengan pelaksanaan penanggulangan pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene yang bersifat preventif, maka perlu dilaksanakan upaya penanggulangan yang bersifat represif yang dilakukan yakni:

a. Penindakan dengan teguran

Penindakan dengan teguran hanya diberikan kepada pelanggaran lalu lintas yang berupa tidak menyalakan lampu di siang hari, pada undang-undang nomor 22 tahun 2009 diwajibkan menyalakan lampu di siang hari, akan tetapi faktanya yang kita lihat di Kabupaten Majene masih kurangnya kesadaran bagi pengendara kendaraan bermotor untuk menyalakan lampu pada siang hari. Tindakan yang dilakukan oleh lalu lintas dalam hal ini masih berupa dengan teguran.

b. Penindakan dengan tilang

Setiap pengendara kendaraan bermotor yang kedapatan melanggar lalu lintas maka akan ditindaki dengan tilang. Hal ini dapat kita lihat ketika ada operasi sweeping yang dilakukan oleh polisi lalu lintas yang dilakukan secara rutin dimana banyak terjaring pelaku pelanggaran

lalu lintas baik itu mengenai perlengkapan kendaraan, surat-surat maupun marka rambu.

c. Sidang Tilang Pelanggaran Lalu Lintas Di Pengadilan Negeri Majene

Sebelum memperhatikan proses tilang, terlebih dahulu kita harus mengetahui isi dari surat tilang tersebut. Surat tilang terdiri dari 5 lembar yakni merah dan biru untuk pelanggar, kuning untuk kepolisian, hijau untuk pengadilan, dan putih untuk Kejaksaan. Perlu diketahui pada saat ditilang, terdapat dua alternatif penyelesaian yakni pertama sidang di Pengadilan Negeri dengan slip formulir warna merah atau dengan cara kedua yaitu dengan meminta slip formulir biru agar kita membayar denda di bank BRI, yakni dengan mengaku salah bahwa benar telah melakukan pelanggaran dan langsung meminta slip biru.

Lebih lanjut lagi Muchtar Rasyid (Panitera Muda Pratama) menjelaskan bahwa persidangan tindak pidana di Pengadilan Negeri dibagi menjadi dua jenis, yakni tindak pidana biasa/umum dan tindak pidana ringan (Tipiring), karena ancaman kurungannya kurang dari 3 bulan. Untuk perkara pelanggaran lalu lintas tidak diperlukan berita acara pemeriksaan (BAP). Bukti yang dipakai adalah catatan berupa surat tilang ataupun saksi adalah polisi yang bersangkutan.

Hakim yang menyidangkan perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas adalah hakim tunggal, artinya hanya seorang diri dengan dibantu oleh seorang panitera. Perlu diketahui bahwa saksi dalam acara

pemeriksaan tindak pidana ringan (pelanggaran lalu lintas) tidak mengucapkan sumpah atau janji kecuali hakim menganggap perlu. Sidang dilakukan setiap hari Kamis, proses pengadilan biasanya cuman berlangsung sebentar, bahkan boleh saja sidang tetap dilaksanakan tanpa kehadiran dari pelanggar lalu lintas itu dengan cara sidang *in absentia*. Jadi, tidak diwajibkan untuk hadir pada hari sidang yang telah ditentukan. Untuk mengambil barang yang disita, cukup hanya menunjukkan surat tilang ke loket tempat pengambilan barang sitaan dan membayar biaya yang sudah ditentukan oleh pengadilan itu.

Besaran denda tentu saja berdasarkan kebijaksanaan hakim, denda yang diberikan pun tidak sama besar dengan yang ada dalam Undang-undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Oleh karena itu perlu dipahami bahwa besaran denda dalam Undang-undang lalu lintas itu adalah denda maksimal yang diancamkan terhadap pelaku pelanggaran.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Majene disebabkan oleh beberapa faktor yaitu faktor ketidakdisiplinan, faktor ketidaktahuan/ketidapkahaman, faktor kealpaan/lupa, faktor kelalaian, dan yang terakhir adalah faktor kesadaran masyarakat masih kurang.
2. Upaya-upaya yang dilakukan Satlantas Polres Majene dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene adalah pencegahan (Preventif), yaitu dengan mengadakan penyuluhan dan sosialisasi tentang berlalu lintas, sosialisasi yang dilakukan melalui radio setempat, melakukan safari ramadhan dibulan puasa, melaksanakan operasi rutin, pemasangan spanduk dan pamphlet. Sedangkan upaya penindakan (Represif) yaitu dengan penindakan teguran dan penindakan tilang melalui operasi *sweeping* yang dilakukan secara rutin yaitu tiga kali sebulan.

B. Saran

1. Kasus pelanggaran lalu lintas adalah kasus yang hampir setiap hari didapatkan, mulai dari pelanggaran surat-suratan kendaraan, perlengkapan kendaraan, sampai marka rambu lalu lintas. untuk

menekan atau mengurangi pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Majene, diharapkan kepada Satlantas Polres Kabupaten Majene agar menempatkan personilnya di tempat-tempat yang rawan terjadinya pelanggaran lalu lintas.

2. Diharapkan kepada Satlantas Polres Kabupaten Majene untuk meningkatkan upaya preventif dengan melakukan sosialisasi rutin terhadap pihak-pihak yang rawan melakukan pelanggaran yaitu pelajar dan mahasiswa.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Adami Chazawi. 2010. *Pelajaran Hukum Pidana 1 Stelsel Pidana. Tindak Pidana. Teori-teori Pemidanaan dan Batas Berlakunya Hukum Pidana*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada

Andi Hamzah. 2008. *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta

A.S.Alam. 2012. *Pengantar Kriminologi*. Makassar: Pustaka Refleksi

Soerjono Soekanto. 1980. *Pokok-pokok Sosiologi Hukum*. Jakarta: PT Rajagrafindo

Yesmil Anwar, Adang. 2010. *Kriminologi*. Bandung: Refika Aditama

Wahyu Muljono. 2012. *Pengertian Teori Kriminologi*. Jakarta: Pustaka Yustisia

Marsudi Subandi. 2003. *Pengantar Ilmu Hukum*. Bogor: Cv Insan Grafika

Ramdlon Naning. 1983. *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Surabaya: Bina Ilmu

Rusli Effendy. 1983. *Asas-asas Hukum Pidana*. Ujung Pandang: Lembaga Kriminologi UNHAS

Peraturan Perundang-undangan

Undang-undang Republik Indoensia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Skripsi

Meutia Nadjib. 2013. *Tinjauan Sosio-Yuridis Terhadap Kejahatan Pengedaran Uang Palsu yang Dilakukan oleh Anak (Studi Kasus di Pengadilan Negeri Makassar)*. Skripsi Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Makassar

Website

Anonim. 2013. *Dishubkominfo Majene: Kendaraan Melebihi Muatan Dikenai Sanksi*, Diakses dari <http://makassar.antaranews.com/print/41032/dishubkominfo-majene--kendaraan-melebihi-muatan-dikenai-sanksi> [2 Desember 2014]

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH SULAWESI SELATAN
RESORT MAJENE
Jl. Jenderal Sudirman No. 75 Majene (91412)



KETERANGAN PENELITIAN

Nomor : SK / 02 / I / 2015 / Sat Lantas

1. Rujukan :
 - a. Surat Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Universitas Hasanuddin Fakultas Hukum Kampus Unhas Tamalanrea Sulsel Nomor : 94 / UN4.6.3/PL.02/2015 tanggal 07 Januari 2015, perihal permohonan izin penelitian.

2. Sehubungan dengan hal tersebut di atas, di jelaskan benar bahwa :

Nama : AHMAD AKBAR
Nomor Pokok : B 111 11 055
Program Studi : ILMU HUKUM
Pekerjaan : Mahasiswa
Bagian : Hukum Pidana
Alamat : Jl. Arung Sanrego No. 32 C Makassar

Telah selesai melaksanakan penelitian pada kantor Kepolisian Resort Majene dengan judul :

“ TINJAUAN KRIMINOLOGIS TERHADAP PELANGGARAN LALULINTAS DI KABUPATEN MAJENE SULAWESI BARAT ”

3. Demikian surat keterangan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk digunakan sebagaimana mestinya

Dikeluarkan di : Majene
Pada tanggal : 14 Januari 2015

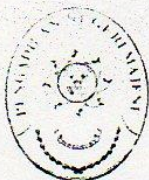
a.n. KEPALA KEPOLISIAN RESORT MAJENE
KEPALA SATUAN LALULINTAS



Tembusan :

1. Kapolres Majene
2. Dekan Fak.Hukum Unhas Makassar

MORENS DANNARI. S,Sos
AJUN KOMISARIS POLISI NRP 70050129



PENGADILAN NEGERI MAJENE

JALAN JENDERAL SUDIRMAN NO. 100
TELP. (0422) 21048 FAX (0422) 21666
KODE POS : 91412 MAJENE - SULAWESI BARAT

SURAT KETERANGAN

Nomor : 01/K/2015/PN.Mjn

Ketua Pengadilan Negeri Majene menerangkan :

Nama : **AHMAD AKBAR**
No. Pokok : B111 11 005
- Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Pidana
Alamat : Jl. Arung Sanrego No. 32C

Bahwa benar nama tersebut diatas telah melakukan penelitian di Pengadilan Negeri Majene dalam rangka penyusunan skripsi/tesis dan pengumpulan data dengan judul :

**“TINJAUAN KRIMINOLOGIS TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS
DI KABUPATEN MAJENE”**

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sebenar-benarnya, untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Majene, 18 Maret 2015

KETUA PENGADILAN NEGERI MAJENE C



D. R. WIS, SH

NIP. 19840112 199403 1 004